

# Freilegung unterirdischer Räume in der mittelalterlichen Stadt Perugia

Autor(en): **Hagen-Hodgson, Petra**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **81 (1994)**

Heft 10: **Nacht = La nuit = Night**

PDF erstellt am: **17.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-61611>

## **Nutzungsbedingungen**

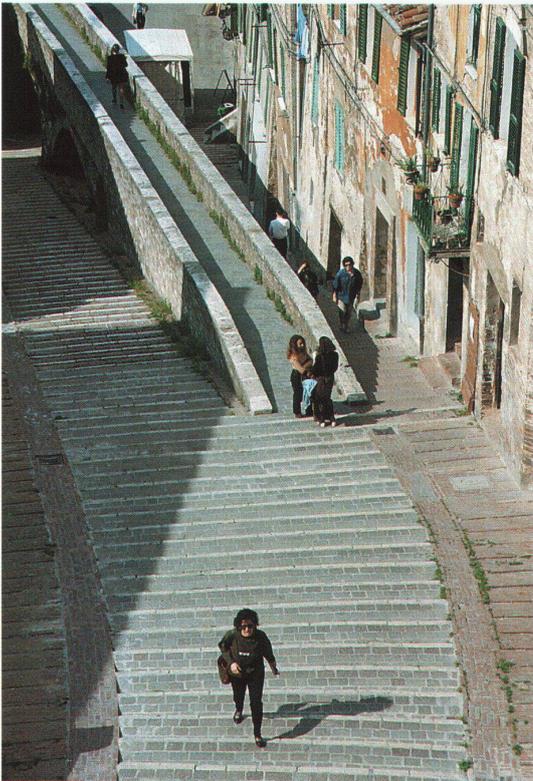
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Petra Hagen-Hodgson  
**Freilegung unterirdischer Räume  
 in der mittelalterlichen Stadt Perugia**

Die Urbilder der mittelalterlichen italienischen Stadt mit befestigter Zitadelle und abgrenzender Ringmauer, hoch oben auf militärisch-strategischen Bergkuppen angelegt, wie wir sie von den engen, geschlossenen Systemen der Stadtkerne Urbinos, Orvietos oder Perugias her kennen, stellte die Stadtplaner mit dem Aufkommen der Massenmotorisierung vor schier unlösliche Verkehrsprobleme. Zunächst sah man die Lösung bekanntlich darin, das alte Stadtzentrum in eine reine Fußgängerzone umzuwandeln. Doch damit zogen auch Geschäfte, Büros und Kaufleute in leichter erreichbare Teile der Stadt, während der mittelalterliche Kern allmählich in eine museale Erstarrung verfiel. Mit dem 1979 verabschiedeten «Plan zur Mobilität» bewahrte sich Perugia jedoch die Intensität täglichen Lebens im historischen Zentrum. Dieser Plan skizzierte eine einzigartige integrierte Lösung für die städtischen Kommunikationswege. Nach dem Vorbild von Alker Tripp und Colin Buchanan konzipierte die Stadt am Fusse der Altstadt eine flüssige Ringstrasse, gedacht als Kommunikationsring. An diesen sind einerseits strategisch verteilte Parkplätze, der Bahnhof und Busstationen angeschlossen. Andererseits ist an den kommunikativen Knotenpunkten des Verteilerrings aber auch der Altstadt kern auf geniale Weise angebunden. Fünf fußgängergerichte Wege führen per Aufzug und einem aus-



**Unterer Eingang zur Rolltreppe oder oberirdische Passerelle**  
 ■ Accès inférieur à l'escalier mécanique ou passerelle supérieure  
 ■ Lower entrance to the escalator or the above-ground footbridge

**Schicht um Schicht werden die historischen Ebenen im Innern der Rocca sichtbar.**  
 ■ Couche après couche, les niveaux historiques à l'intérieur de la «Rocca» apparaissent.  
 ■ The historic levels at the heart of Rocca are uncovered layer by layer.





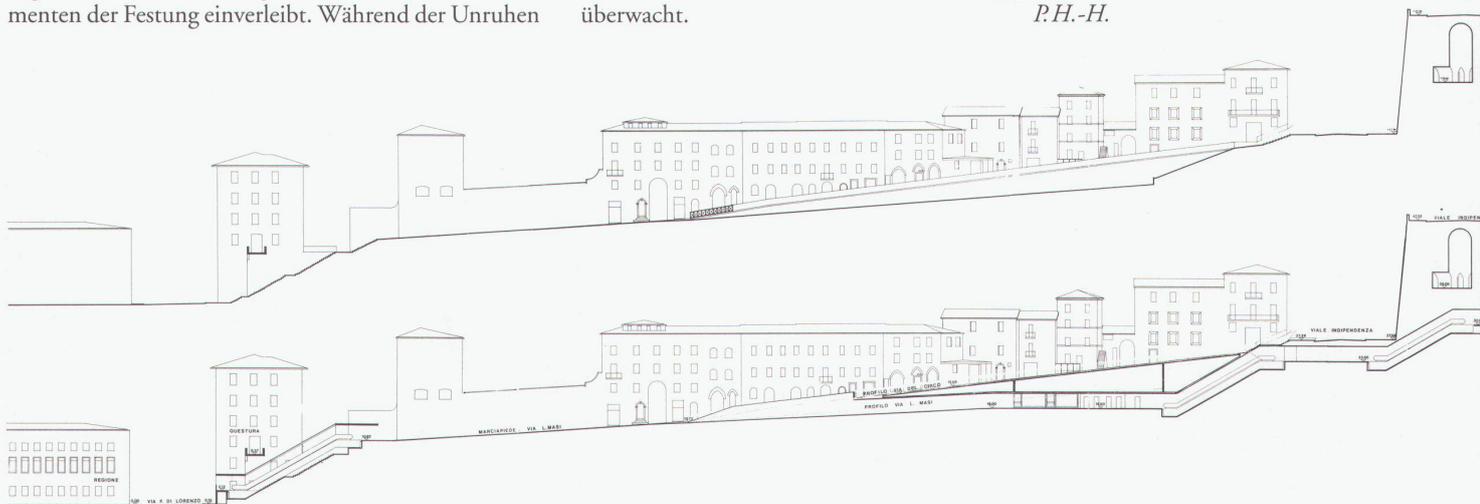
**Oberer Einstieg in die Unterwelt**  
 ■ Accès supérieur vers le monde souterrain  
 ■ Upper entrance to the underworld

getüftelten System mechanisierter Rolltreppen teils ober-, teils unterirdisch bequem in die weitgehend autofreie Altstadt hinauf. Heute lebt die fußgänger-gerechte Stadt dank guter Erreichbarkeit.

Im Zusammenhang mit diesen Planungen konnten brachliegende und über die Jahrhunderte verschüttete Freiräume innerhalb der historischen Stadt wieder nutzbar gemacht werden. Tatsächlich befindet sich eines der neuangelegten, gleitenden Zirkulationsbänder für die Fußgänger im Innern, der zu neuem Leben erweckten Rocca Paolina. Papst Paul III. hatte die Festung von Sangallo zwischen 1540 und 1543 am Südzipfel des städtischen Organismus erbauen lassen. Sie galt nicht nur wegen ihrer imposanten Gestalt und wegen der von ihr ausgehenden Angriffe auf ungehorsame Stadtbürger jahrhundertlang als Symbol der Unterwerfung der Stadt unter päpstliche Gewalt. Denn mit ihrem Bau wurde das einstmal florierende Quartier der Baglioni zugeschüttet und als billiges Baumaterial den Fundamenten der Festung einverleibt. Während der Unruhen

von 1848 verlor die Rocca dann ihr stolzes Haupt. Der leere Platz, der zu einer Stadterrasse umgewandelt wurde, bedeutete die erste Öffnung der festumrissenen Stadt nach aussen. Seine geschichtsträchtigen Fundamente hingegen wurden nur noch von einigen wenigen Interessierten besucht. Heute hat die Rocca eine neue Bestimmung erhalten. Sie ist zum mobilen und geistigen Bindeglied zwischen dem geschichtlichen Zentrum und der modernen Stadt geworden. Schicht um Schicht wurden die einzelnen historischen Ebenen des Ortes wieder freigelegt, funktional redefiniert und der Öffentlichkeit auf sinnvolle Art und Weise zugänglich gemacht. Die alte Strada Bagliona und einige ihrer Seitengassen haben ihre ursprüngliche Bestimmung als Zirkulationsroute – wenn auch unterirdisch – zurückgewonnen. Bis zu 20 000 Menschen hasten heute täglich durch die Rocca. Und des Nachts sind ihre verwinkelten Gänge wohl weniger gefährlich als die dunklen Gassen über der Erde, denn sie sind ständig per Video überwacht.

*P.H.-H.*



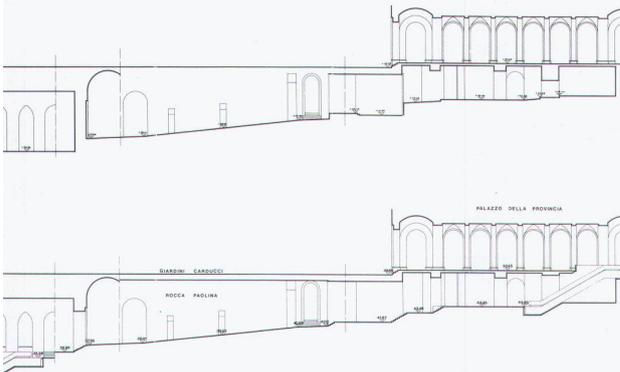
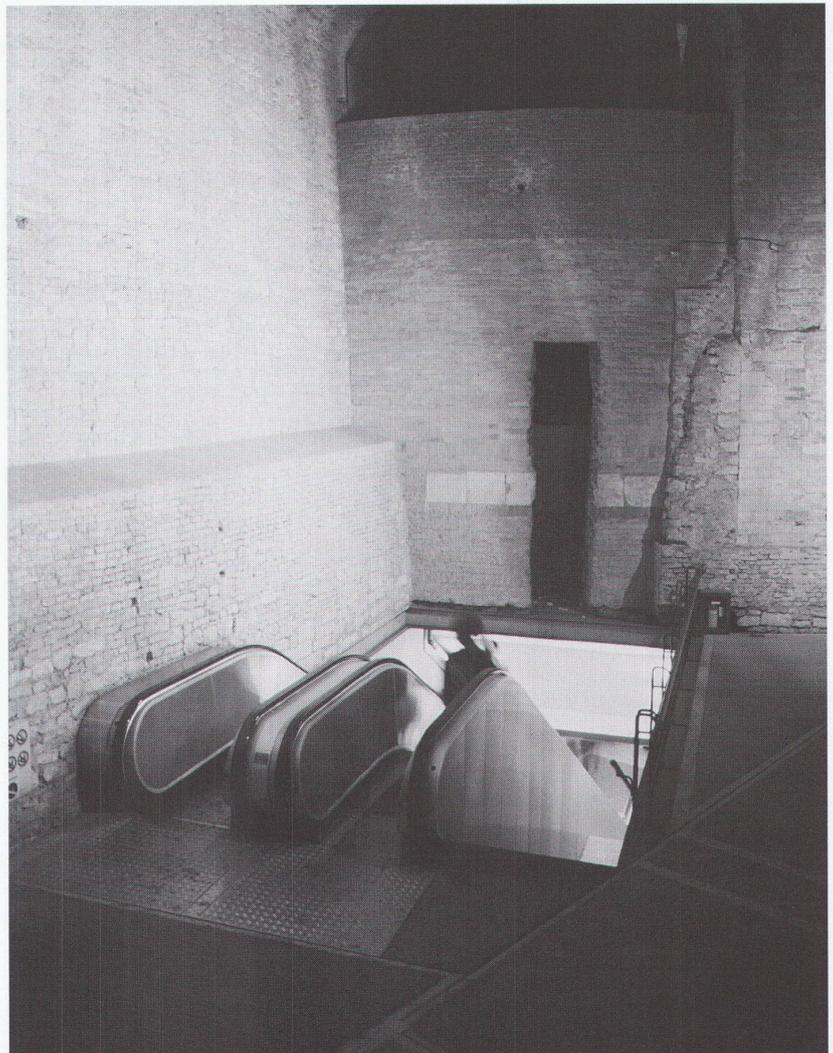


**Unterirdische Passagen als archäologische Pfade**

- Galeries souterraines formant cheminements archéologiques
- Underground passages as an archaeological trail

**Die teils unter, teils oberirdischen Rolltreppen überwinden insgesamt eine Höhendifferenz von 12,10m.**

- Les escaliers mécaniques en partie au-dessous, en partie au-dessus du sol, franchissent une différence de niveau totale de 12,10m.
- The escalators, partly under- and partly above-ground, cover a difference in altitude of 12,10m.



**Schnitt vorher und nachher**  
Coupe avant et après  
Section before and after

Fotos: Petra Hagen-Hodgson,  
Hofheim